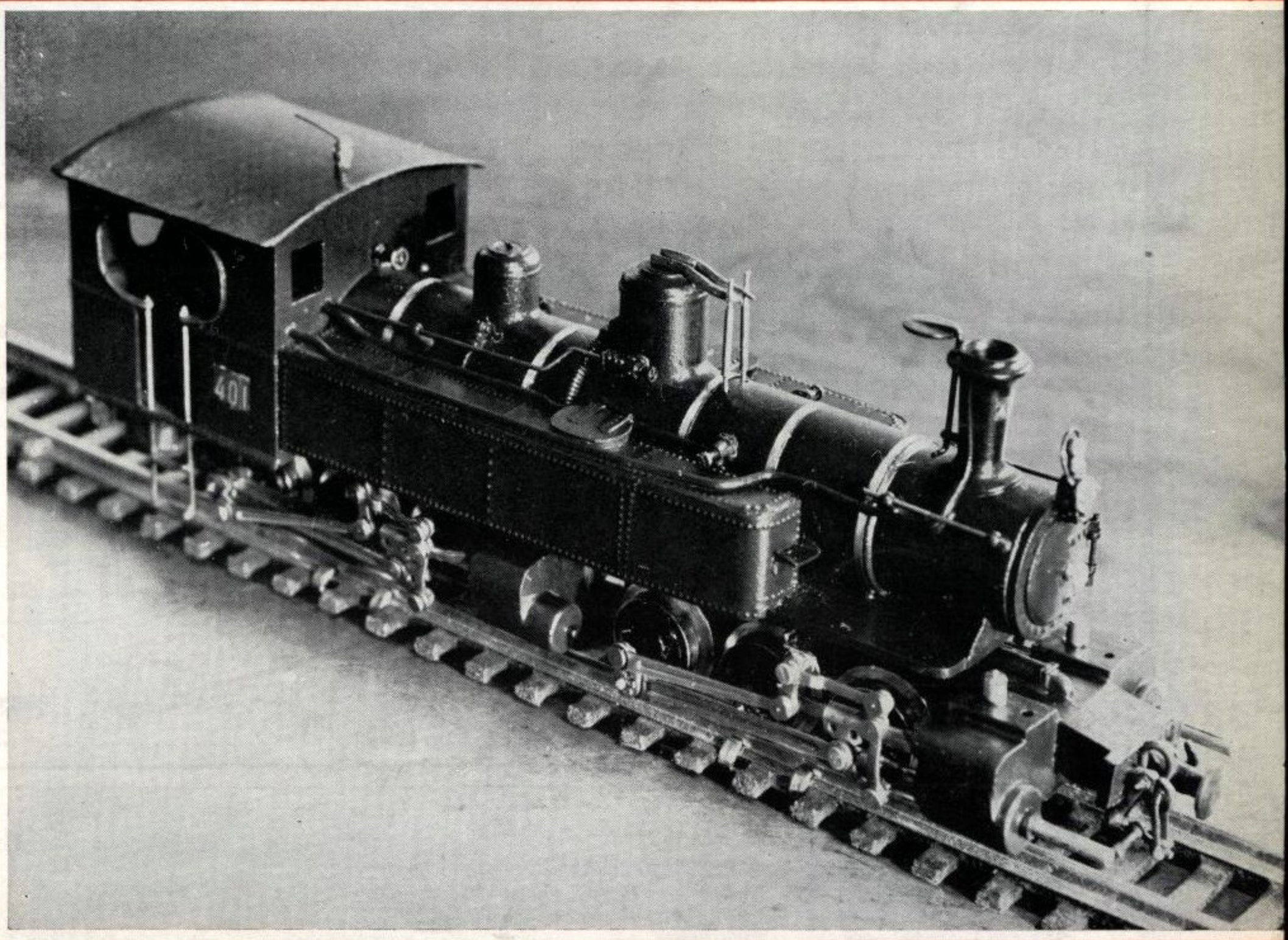
LOCO revue

N° 274
juin 1967

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer



LOCO-REVUE N° 274 JUIN 1967 - VOLUME XXVI

LES 1-230.K SNCF - SUR LE VIVARAIS - LE D.O.V.

Prix en FRANCE 3,60 F
à l'Etranger 4,00 F

Sommaire complet page 269

LOCO revue

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

B.P. 9 56-AURAY

Tél. 65 AURAY (Morbihan) —
C. C. P. France 2081-39 PARIS
Belgique 6000-32 BRUXELLES

REVUE MENSUELLE
FONDÉE EN 1937

Membre fondateur
de FERPRESS
(Union Internationale de Presse Ferroviaire).

Parait le 1er de chaque mois

Fondateur :
Jean-Edm. FOURNEREAU.
Directeur et rédacteur :
Jean FOURNEREAU Fils

ADMINISTRATION

rédaction - publicité
abonnement

Editions LOCO-REVUE
Boite Postale 9 — 56 AURAY
Téléphone : 65
R. C. Lorient 66 A 182

NOTA - La reproduction de tout ou partie des textes et clichés ci-inclus, ne peut être permise sans l'autorisation de l'Editeur.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

VOLUME XXVI N° 274 JUIN 1967

SOMMAIRE

	Page
Les douze heures de Tournon	270
Le réseau HO " Evasion Club " à Marseille	273
Le Minitranslilliputien	276
L'électricité au service du modèlisme	280
Les 230 K SNCF, région Est	282
La sortie CPMR - RMA du 9 avril	286
Model shopping	288
L'électronique appliquée au modèlisme, le D.O.V. (suite)	289
Le congrès FFMF à Orléans	292

Dans notre prochain numéro

(Sommaire provisoire)

Visite au Musée des Transports de Pithiviers. — Sur le réseau en " O " de Mr. Barbé : un musée vivant. — A l'exposition de Modèlisme Ferroviaire d'Orléans .. L'application du D.O.V. au mini réseau Loco-Revue. — Construisons une vitrine originale. — Le Minitranslilliputien. — Courrier du O. .. Une production peu connue : les bâtiments et pièces de décor Béroard à l'échelle HO.

Notre Couverture —— Our Front Cover —— Unser Titelbild

Deux châssis moteur de loco-tender 040 série 81 DR de ZEUKE, avec leur distribution d'origine, mais amputés d'un essieu, un tube de laiton décolleté pour la chaudière, des caisses à eau en laiton massif plaqué de feuillard riveté, quelques pièces Kemtron pour la robinetterie et l'habileté d'un modéliste alréen d'adoption, le Dr C.P., voici une Mallet 030-030 Vivarais dont la fière allure n'a rien à envier au modèle original.

Two tank loco 0-8-0 frames and motors from Zeuke with their original mechanism, but with one axle cut out + a brass tube for the boiler + water tanks taken in the mass with riveted bands + a few Kemtron parts for pipes and boiler apparatus + the skill of a modeller, Dr. C.P., = here is an articulated Mallet engine 0-6-0 + 0-6-0 of the Vivarais railway in HOm gauge, which has nothing to envy to the original.

Zwei Rahmen und Motor der BR 81 von Zeuke (mit ihrer Originalsteuerung, jedoch um je einen Radsatz amputiert) + Messingrohr für den Kessel + Messingklötzchen und Bandeisen für den Kessel + Messingklötzchen und Bandeisen für die Wasserkästen + einige Kemtron-Kleinteile + eine ausreichende Dosis Geschick = HOm-Modell einer Mallet-Gelenklokomotive der meterspurigen Vivarais-Bahn.

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes** maisons spécialisées ainsi que dans es **bibliothèques des gares** S.N.C.F. de la région parisienne et des grandes villes de province (plus de 450 points de vente).

LOCO-REVUE est lue dans SOIXANTE CINQ nations du monde entier.

TARIF :	FRANCE	ETRANGER
Le Numéro Single Copy	3,60 F	4,00 F. ou 3,20 DM ou 5 SH ou Dollar 0,80
Abonnement Annuel Annual Subscription	35 F (1)	40,00 F. ou 32 DM ou 50 SH ou Dollar 8,00 (1)

Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,90 F en timbres postes. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse

(1) Supplément pour emballage cartonné : 2 F.

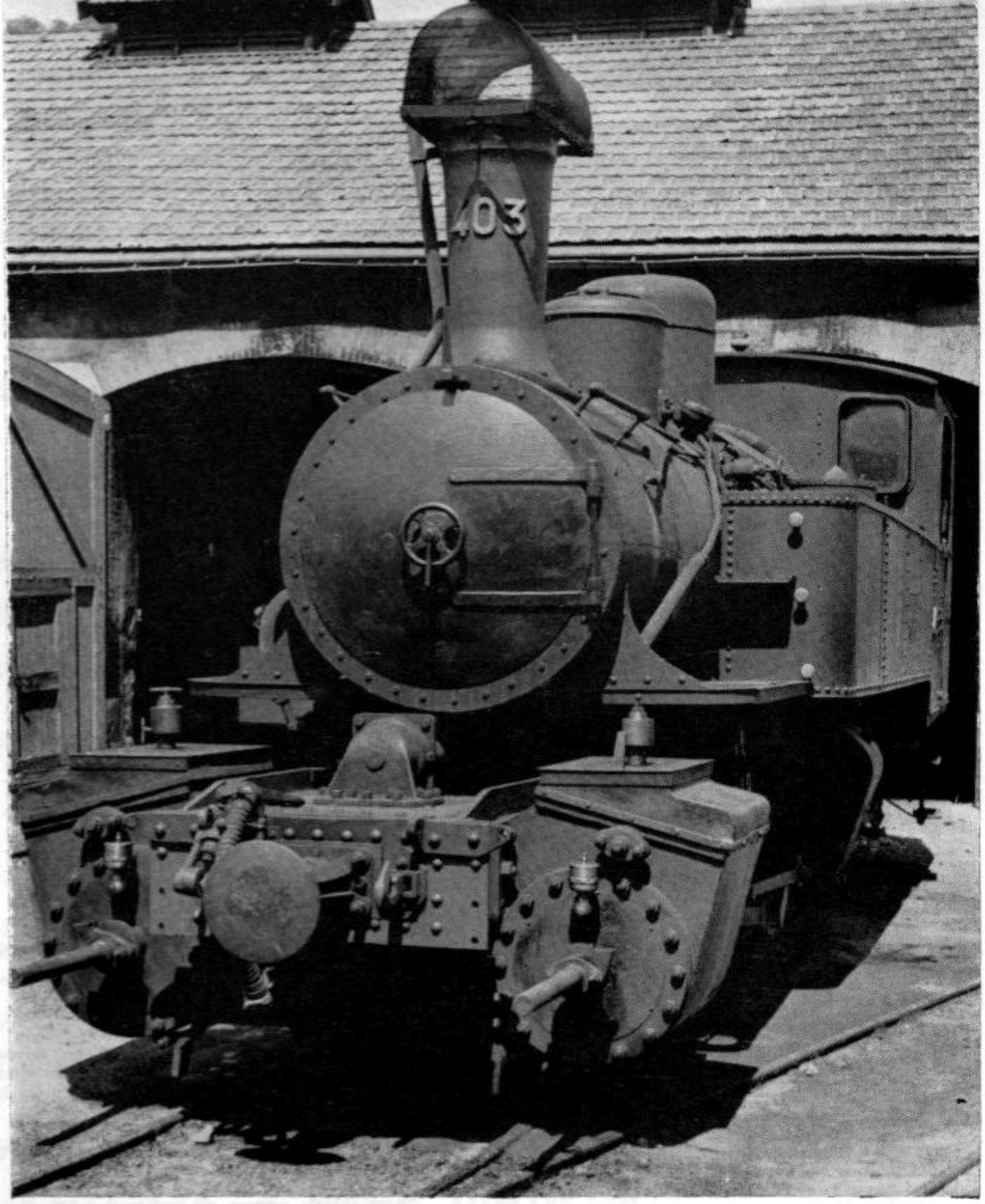
LES DOUZE HEURES DE TOURNON

Par R. COURANT.

Twelve hours on a narrow gauge spécial.

12 Stunden Schmalspurbahn.

(Suite, voir notre précédent numéro).



Cliché Rochaix

Bien avant quinze heures, les voyageurs du matin ont repris place dans leurs compartiments respectifs et les candidats au voyage « à découvert » sont plus nombreux dans le wagon-tombereau... Notons au passage que la composition du spécial a été remaniée.

En effet, le wagon-tombereau n'est plus en queue, il a été inclus dans le convoi et le fourgon de queue a reculé d'une place... on respecte l'ordre d'antan au chemin de fer départemental... Enfin, en prévision du retour, on a adjoint derrière le fourgon une remorque d'autorail.

Mais ce voyage vraiment exceptionnel de ce train bien spécial a eu un retentissement sensationnel : désormais et jusqu'à Saint-Agrève, le train va emporter non pas seulement ses 200 passagers du matin, mais une bonne centaine de plus, arrivés à 14 h 50 de l'autorail régulier de Tence et venant de cette petite ville, mais aussi de Chambon-sur-Lignon, de Saint-Agrève, voire de Saint-Julien-Boutières ou de Saint-Martin-de-Valamas, ou même arrivés en voiture.

Il y a parmi les nouveaux voyageurs un pourcentage important d'enfants, en vacances dans la région de Saint-Agrève. Bref, à quinze heures dix, quand le départ sera donné, le train est plein à craquer... pleines sont les quatres voitures de voyageurs, pleins les deux fourgons... Plein, lui aussi, le wagon-tombereau...

Un « duplex »...

Dans le tombereau, un des participants s'est nanti d'un appareil talky-walky et assure la liaison radio avec une 2 CV (porteuse d'un appareil analogue) qui, là-bas, dans la vallée de l'Eyrieux, va nous suivre sans arrêt jusqu'à l'arrivée.

Mais, outre ce duplex dernier cri, d'autres plus simples et plus cordiaux vont s'établir... Ici, une maman dans une 404, suit ses enfants... et leur papa qui ont pris place dans le petit train, tantôt la route s'éloigne, tantôt elle se rapproche et des gestes amicaux sont faits ça et là... des mouchoirs s'agitent... Mais il n'y a plus maintenant une ou deux voitures « suiveuses », mais huit, dix... et j'ai su plus tard que le spectacle du petit train dans la nature, se faufilant à travers l'épaisse végétation, réapparaissant au détour d'un vallon, était un spectacle étonnamment beau...

Un arrêt a lieu à Saint-Martin-de-Valamas... La « Mallet » va « s'abreuver », et pour ce faire, recule son train presque en dehors des limites de la gare, la grue hydraulique se trouvant à l'autre bout de la voie, puis remise en place et quelques minutes plus tard, départ sous les ovations d'un public nombreux, aussi bien celui du « café de la gare » (il est éternel) que celui des voitures des alentours du passage à niveau.

Lentement et progressivement, le train avec sa cargaison humaine, joyeu-

se, bruyante, grimpe, grimpe. Le Cheylard, altitude 450 mètres, Saint-Martin-de-Valamas, altitude 526 m, Saint-Julien-Boutières (682 m) est atteint à 16 h 08... soit une heure après son départ du Cheylard... et lorsque vous saurez que 13 km seulement séparent les deux gares, vous comprendrez combien les participants ont eu tout loisir d'admirer les sites traversés... Une demi-heure d'arrêt est prévue à Saint-Julien-Boutières. Nous devons laisser passer le régulier 218 La Voulte-Dunières. Le café de la gare (il est toujours là...) est pris d'assaut. A 16 h 26, le 218 nous double et une dizaine de minutes après, quelques stridents coups de sifflet, le spécial 270 reprend son bonhomme de chemin.

Si le train a changé de numéro, l'équipe de conduite et d'accompagnement aussi ; le mécanicien est M. Dugua, le chauffeur M. Exbrayat et le chef de train est M. Varignier. Un seul est toujours là, et bien décidé à ne pas quitter « son » convoi, M. Fauriel, inspecteur du réseau, déjà nommé. La progression continue jusqu'au Pont-du-Malheur où un arrêt-photo a été prévu. Le paysage est grandiose. Le train s'est arrêté sur le viaduc, un merveilleux viaduc en courbe au milieu de la forêt, mais au-dessus d'un torrent coulant à une impressionnante profondeur.

Immédiatement, photographes, amateurs, caméramen, comme le matin « prennent position » dans les broussailles, à plat-ventre sur le ballast... dans les rochers et mitraillent la machine, le petit train, le viaduc. Au bout d'un quart d'heure, quelques coups de sifflet avertissent les participants à l'escalade qu'un nouveau départ va être donné. Nous sommes en courbe, en montée... La « Mallet » a du mal à « arracher » son convoi. On entend : « Va-t-elle y arriver ?... Va falloir pousser »... Mais non, que diable, la Mallet en a vu d'autres, et des plus terribles ! Lentement, mais sûrement elle « démarre » notre train, et la montée continue. Voici un tunnel, un passage à niveau juste à la sortie du tunnel. Comme l'arrêt-photo du « Pont-du-Malheur » a été prolongé ou que le garde-barrière n'a pas eu connaissance de son existence, il a très consciencieusement fermé ses barrières... et ces dernières, vu l'arrêt en question, ont dû demeurer fermées une vingtaine de minutes ! Conséquence : au moins un kilomètre de voitures, à la queue-leu-leu, attendent patiemment la réouverture !...

Mais ce sont les vacances, c'est dimanche, on a le temps et le spectacle de ce tortillard fumant et poussif vaut bien quelques minutes d'attente... et le croisement du rail et de la route ne fait qu'amplifier l'ambiance de kermesse qui n'a cessé de régner depuis le matin.

La « Mallet » continue sa belle marche, la montée touche à sa fin : voici la halte d'Intres et le haut-plateau de l'Ardèche... Mais si la « fête » aussi touche à sa fin, l'enthousiasme grandit à chaque tour de roue. Depuis quelques minutes, la « Mallet » s'en donne à cœur joie de coups de sifflet et tout le plateau accourt en bordure de la voie pour admirer ce convoi... d'hier.

Saint-Agrèves... Tout l'monde descend...

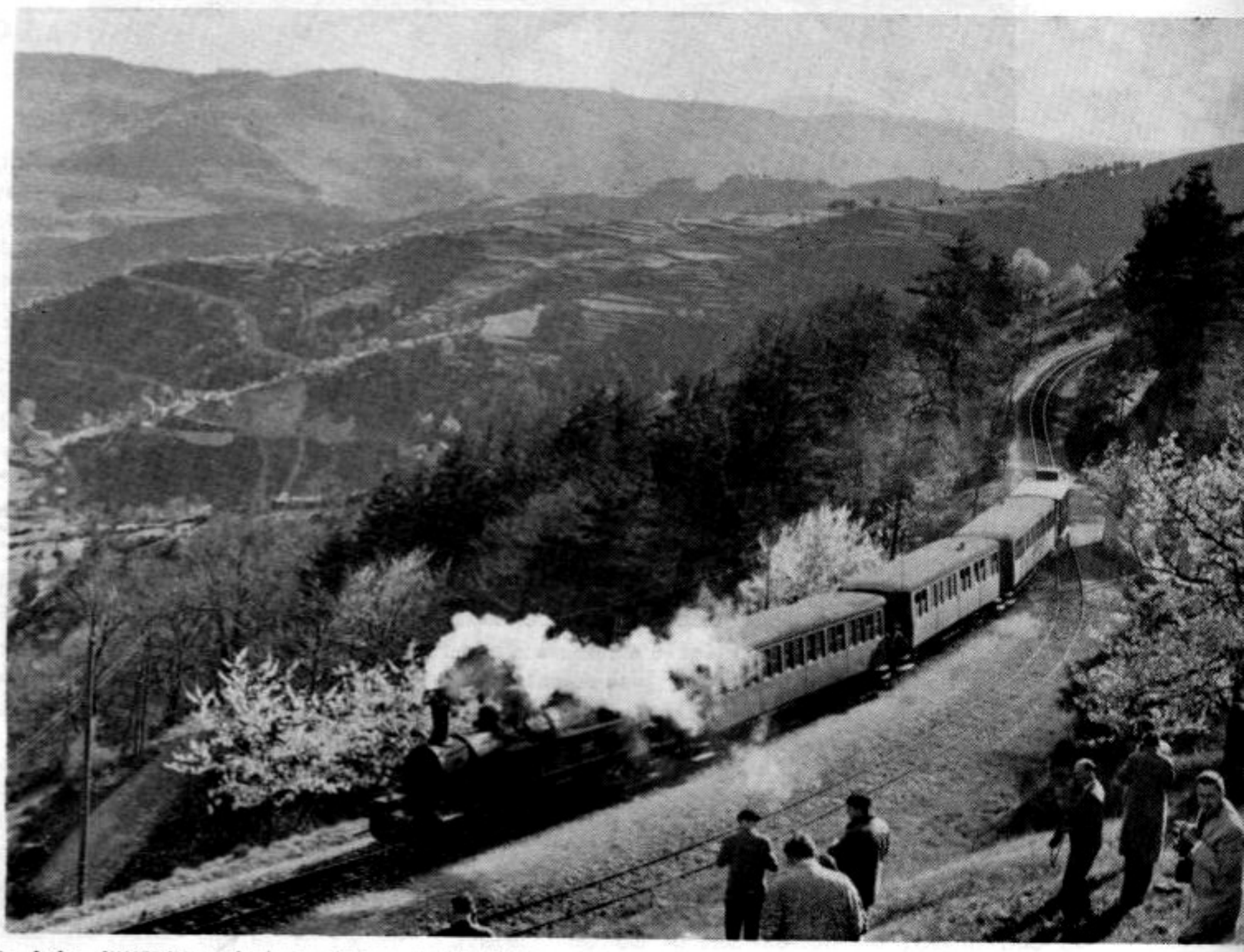
Ce n'est pratiquement qu'arrivé en gare de Saint-Agrève que l'on retrouve le plat proprement dit... Les pique-niqueurs de tout à l'heure, les promeneurs viennent en grand nombre... des resquilleurs sautent dans le train en marche. Ils vont faire les dernières centaines de mètres dans le tortillard... et l'atmosphère est à l'optimisme maximum.

Le sifflet retentit encore de plus belle... et le train arrive en gare de Saint-Agrève. Combien y a-t-il de personnes sur le quai ? En plus des trois cents participants du voyage qui ont mis pied à terre, peut-être une centaine d'autres venus accueillir leurs parents ou amis ou tout bonnement le train, le p'tit train...

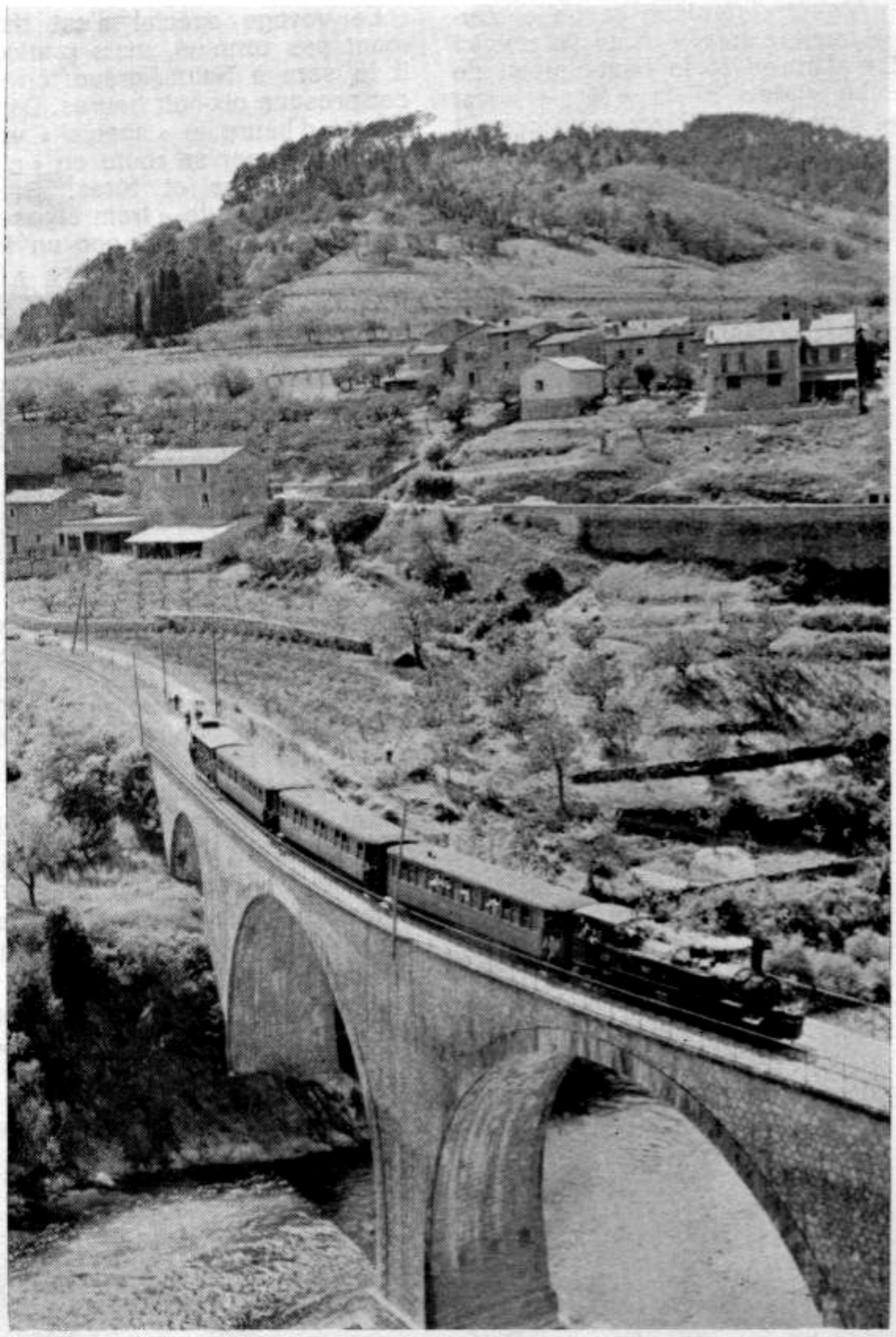
Bref, il y a un brouhaha fantastique... des allées et venues de toutes sortes. Le personnel du chemin de fer départemental est débordé, le buffet aussi... La Mallet va également à... la buvette ! la montée a été rude !

Le voyage spécial n'est théoriquement pas terminé, mais pratiquement, il le sera à Saint-Agrève. En effet, il est presque dix-huit heures. Dans trois-quarts d'heure le « spécial » va désormais continuer sa route en « régulier » des dimanches et fêtes. Dans trois quarts d'heure, le « train léger n° 254 » remorqué d'ordinaire par un locotracteur, aujourd'hui par notre « Mallet » va emmener d'une part les participants du voyage spécial ayant rejoint Tournon par le train et pouvant de ce fait rallier Saint-Etienne ou Lyon par Dunières, mais surtout les Stéphanois, Lyonnais ou autres régionaux qui, chaque dimanche viennent très nombreux à Tence, Le Chambon-sur-Lignon ou Saint-Agrèves ; ce qui a précisément amené la compagnie du chemin de fer départemental à créer il y a quelques années ce « train léger ».

Mais déjà le retour de la plus grande partie des voyageurs du « spécial », ceux qui ont leurs voitures à Tournon et qui doivent obligatoirement être rapatriés sur cette gare, s'organise. La remorque d'autorail attelée au spécial depuis Le Cheylard a été dételée, un autorail double vient d'arriver lui aussi du Cheylard et prend en remorque l'appareil et en un clin d'œil, tout est pris d'assaut. Mais la composition est nettement insuffisante et il est décidé d'adjoindre un autorail complémentaire qui sera en « pousse-en-queue ».



La halte d'INTRES et le haut plateau de l'Ardèche. Cliché Dahlström.



Notre " spécial " dans la région de MOULINAS — Cliché Dahlström.

NDLR — Nous avons appris avec plaisir que la Cie CFD organise trois services vapeur spéciaux aux dates suivantes :

— 20 juillet : de la Voulte à Tournon par Le Cheylard ;
— 31 juillet : de Dunières au Cheylard ;
— 20 août : de Tournon à Dunières.

Nous pensons que cette nouvelle sera accueillie avec joie par tous les amis des secondaires.

A dix-huit heures dix, le long convoi d'autorails va faire — en marche demi-spéciale et rapidement — le trajet inverse du train vapeur. Saint-Martin-de-Valamas est atteint à 18 h 40. Vingt minutes d'arrêt. Le café de la gare fait encore le plein. Désormais notre « train d'autorails » va repartir à 19 h en marche régulière sous le n° 307 jusqu'à Tournon qui sera atteint sans histoire à 21 h 15, après des arrêts au Cheylard et à Lamastre légèrement supérieurs à la normale... en raison de l'affluence record.

En guise de conclusion...

Bravo, la Compagnie des chemins de fer départementaux, bravo et merci pour l'organisation impeccable de ces services spéciaux, et nouveau coup de chapeau à M. Fauriel qui, en ce 21 août, a convoyé sans relâche les participants du voyage. Notez, chers amis lecteurs, que M. Fauriel « est descendu » du Cheylard avec le train spécial en marche jusqu'à Tournon (départ du Cheylard 5 h 18), que M. Fauriel est « remonté » jusqu'à Saint-Agrève avec le « spécial », qu'il est redescendu à Tournon avec nous, et que tard dans la nuit, il a regagné le Cheylard...

Il n'a pas ménagé ses conseils, allant d'un bout à l'autre du convoi, renseignant les uns, les autres... Et pour que vous compreniez mieux combien son dévouement est désintéressé, je ne ferai que vous rapporter cette phrase d'un cheminot du chemin de fer départemental dont bien entendu je tairai le nom : « Avec l'échelon qu'il (M. Fauriel) a, il n'aurait pas besoin de faire tout ça... mais il le fait pour l'amour du métier... » Un cheminot a parlé d'un cheminot... Sachez encore qu'un autre du chemin de fer départemental, M. Sauzeau, inspecteur de la traction, a assuré « pour la gloire » la conduite de l'autorail complémentaire de Saint-Agrève à Tournon (et retour). Il y a donc, voyez-vous, des amoureux du p'tit train chez vous... mais chez « eux » aussi ! Et n'était-ce point leur rendre hommage que de le signaler aux lecteurs de **Loco-Revue** ?

Le concours photographique annuel "LOCO-REVUE"

Etant donné l'engouement actuel pour la photographie en couleur, diapositives (film inversible) ou films négatifs qui permettent le tirage direct sur papier, nous avons décidé que notre concours photographique 1967 serait en couleur !

Comme de moins en moins d'amateurs s'adonnent à la photo en noir - ce qui est dommage, car cette technique est la seule qui permette à l'amateur de s'exprimer pleinement - cette caractéristique devrait amener une participation plus large à notre concours.

Le sujet demeurera la locomotive à vapeur (tant qu'il y en a encore !) et les vues exigées, au nombre de 3 par envoi, devront répondre au thème suivant :

1° — Cliché documentaire d'une locomotive à vapeur 3/4 avant ;
2° — Cliché artistique d'une locomotive à vapeur ;
3° (subsidiaire) — Cliché documentaire d'un engin de traction électrique ou diesel.

Toutes précisions seront données en notre prochain numéro.

1er Prix : 1 bon d'achat d'une valeur de 150,00 F.
2e Prix : 1 bon d'achat d'une valeur de 50,00 F.

Bons valables aux Editions Loco-Revue pour tout achat de livres ou matériel.

LE PLAN DU MOIS :

Les Locomotives 230. K de la S.N.C.F. Région Est

Texte et diagrammes
de J. GILLOT

Les 1-230.K série 231 à 280 avec pompe ACFI, représente le summum de l'évolution de la 230 de vitesse.

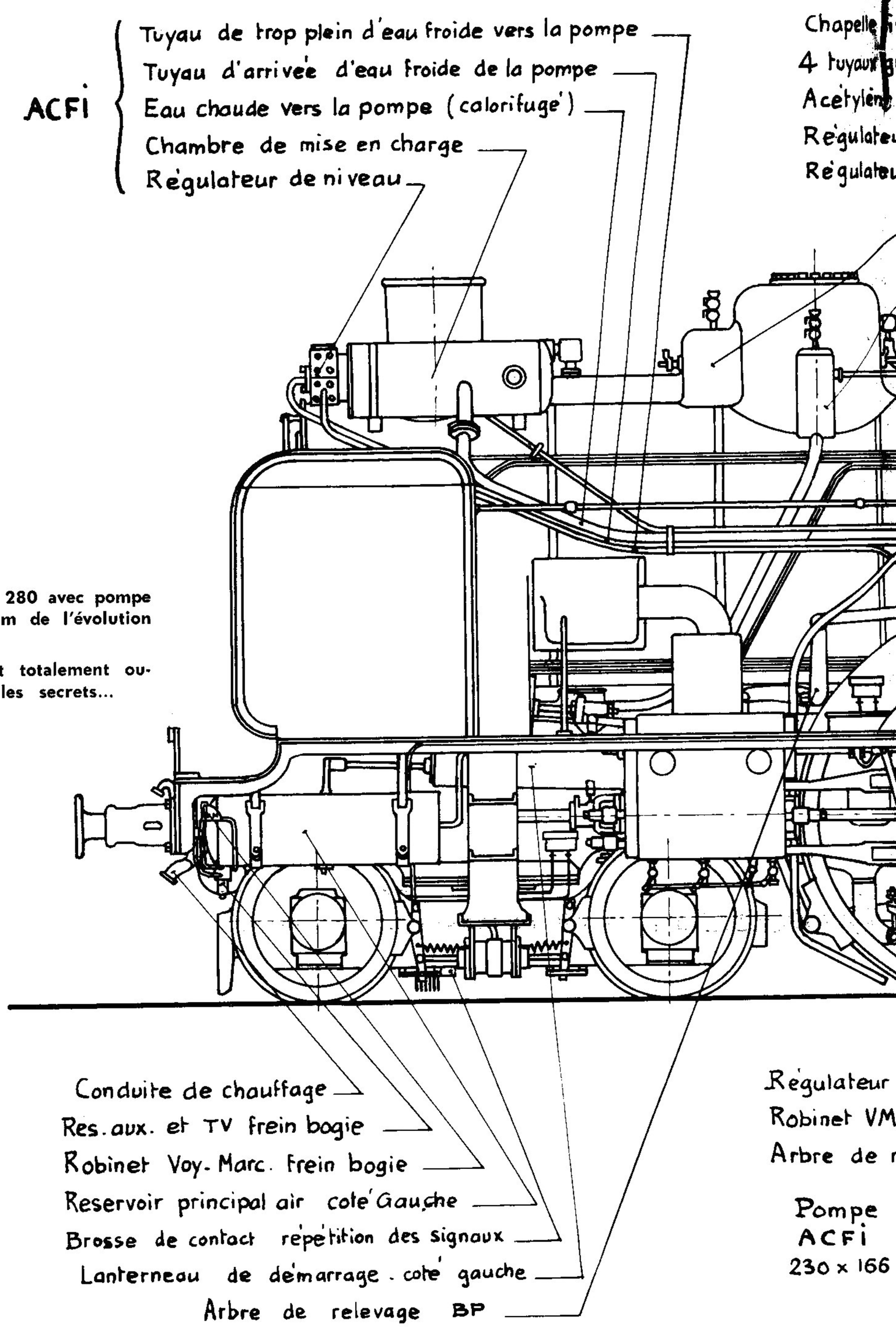
Avant qu'elles ne soient totalement oubliées, découvrez-en tous les secrets...

LES PROTOTYPES : 3101 et 3102

Pour faire face à ses besoins en locomotives de vitesse, la Compagnie des chemins de fer de l'Est fit construire, en 1901, dans ses ateliers d'Epernay, deux locomotives type 230, compound 4 cylindres vapeur saturée, tiroirs plans, conduite à droite, inspirées des 230 mixtes, série 3400 de 1898, mais à roues motrices de 2,09 m au lieu de 1,75 m.

Les deux machines, numérotées 3101 et 3102, furent livrées en 1902 et 1903. Classées d'origine série IX pour la détermination des charges remorquables, elles furent rapidement reclassées série XI, car elles donnèrent toute satisfaction.

Elles furent amorties en 1933, après avoir reçu diverses améliorations dont des éléments surchauffeurs et des distributeurs HP cylindriques.



DIS :

ves

C.F.

t

mes

série 231 à 280 avec pompe
e le summum de l'évolution
vitesse.

es ne soient totalement ou-
ez-en tous les secrets...

en
gnie
ons-
ers
230,
rée,
spi-
de
9 m

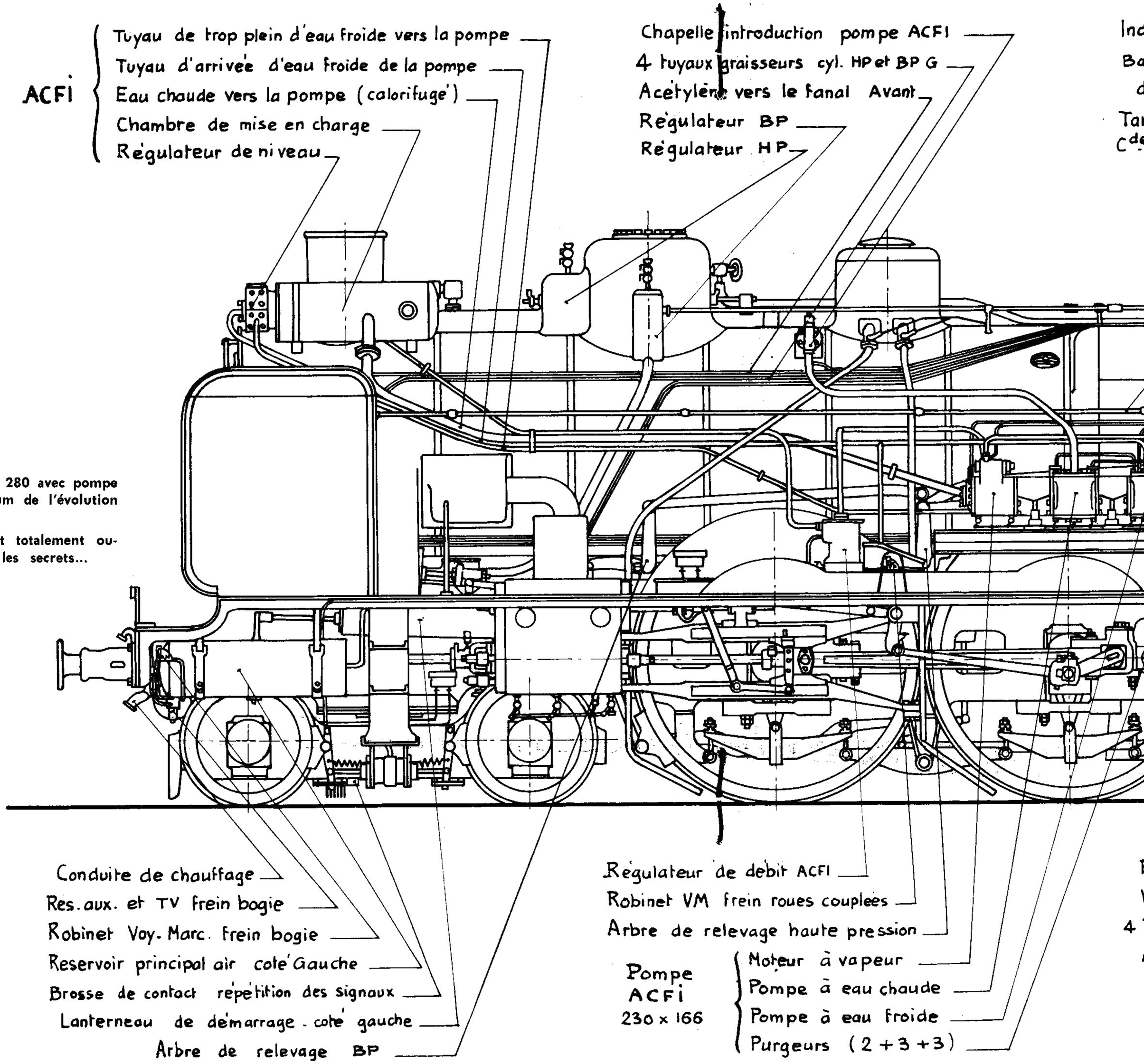
ées
902
IX
re-
ent
nnè-

près
lont
des

SNCF REGION EST

LOCOMOTIVES 230 K 2

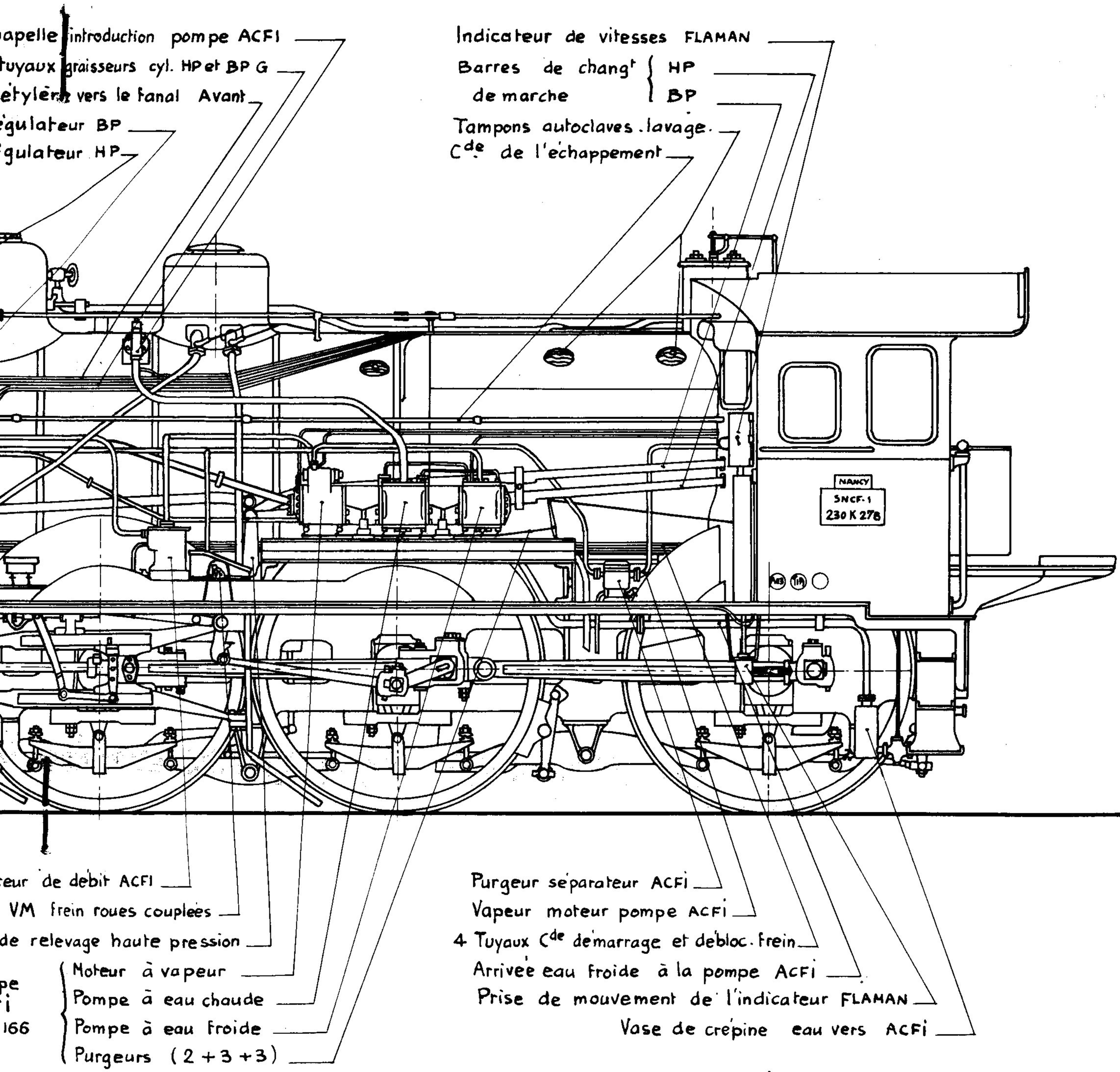
ELEVATION COTÉ GAUCHE


ACFI
Tuyau de trop plein d'eau froide vers la pompe
Tuyau d'arrivée d'eau froide de la pompe
Eau chaude vers la pompe (calorifugé)
Chambre de mise en charge
Régulateur de niveau
Conduite de chauffage
Res. aux. et TV frein bogie
Robinet Voy. Marc. frein bogie
Reservoir principal air coté Gauche
Brosse de contact répétition des signaux
Lanterneau de démarrage . coté gauche
Arbre de relevage BP
Chapelle introduction pompe ACFI
4 tuyaux graisseurs cyl. HP et BP G
Acétylène vers le fanal Avant
Régulateur BP
Régulateur HP
Régulateur de débit ACFI
Robinet VM frein roues couplées
Arbre de relevage haute pression
Pompe ACFI 230 x 166
Moteur à vapeur
Pompe à eau chaude
Pompe à eau froide
Purgeurs (2 + 3 + 3)

J Gillot

LOCOMOTIVES 230 K 231 à 280 POMPE A C F I

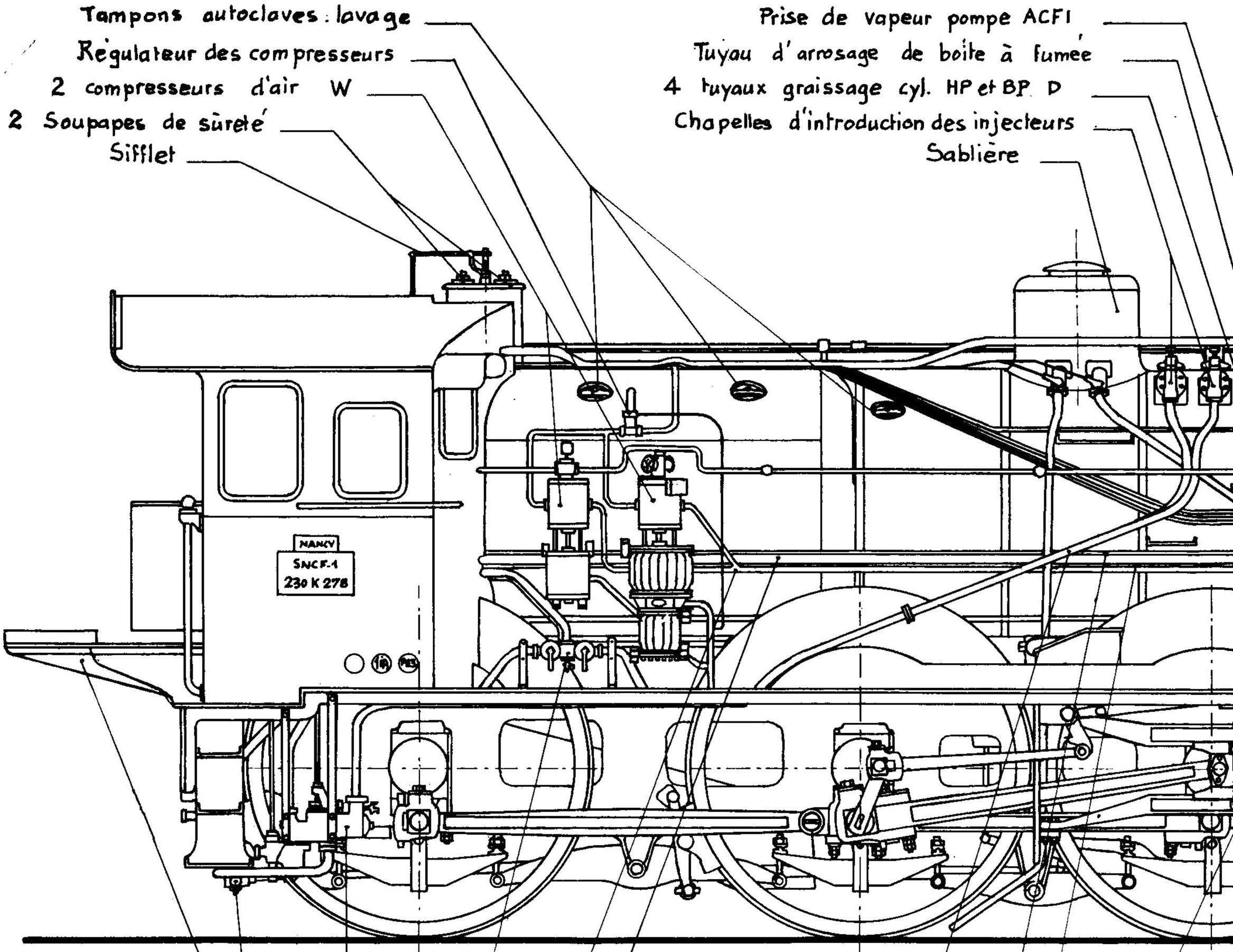
ELEVATION COTÉ GAUCHE


Chapelle introduction pompe ACFI
Tuyaux graisseurs cyl. HP et BP G
Ethylène vers le fanal Avant
Régulateur BP
Régulateur HP
Indicateur de vitesses FLAMAN
Barres de changt de marche HP
BP
Tampons autoclaves. lavage.
Cde de l'échappement
NANCY
SNCF-1
230 K 278
Indicateur de débit ACFI
VM frein roues couplées
de relevage haute pression
Moteur à vapeur
Pompe à eau chaude
Pompe à eau froide
Purgeurs (2 + 3 + 3)
Purgeur séparateur ACFI
Vapeur moteur pompe ACFI
4 Tuyaux Cde démarrage et débloc. frein
Arrivée eau froide à la pompe ACFI
Prise de mouvement de l'indicateur FLAMAN
Vase de crépine eau vers ACFI

Echelle : 1/43e 23,2 mm p m

SNCF REGION EST

LOCOMOTIVES 230
ELEVATION COTÉ DR

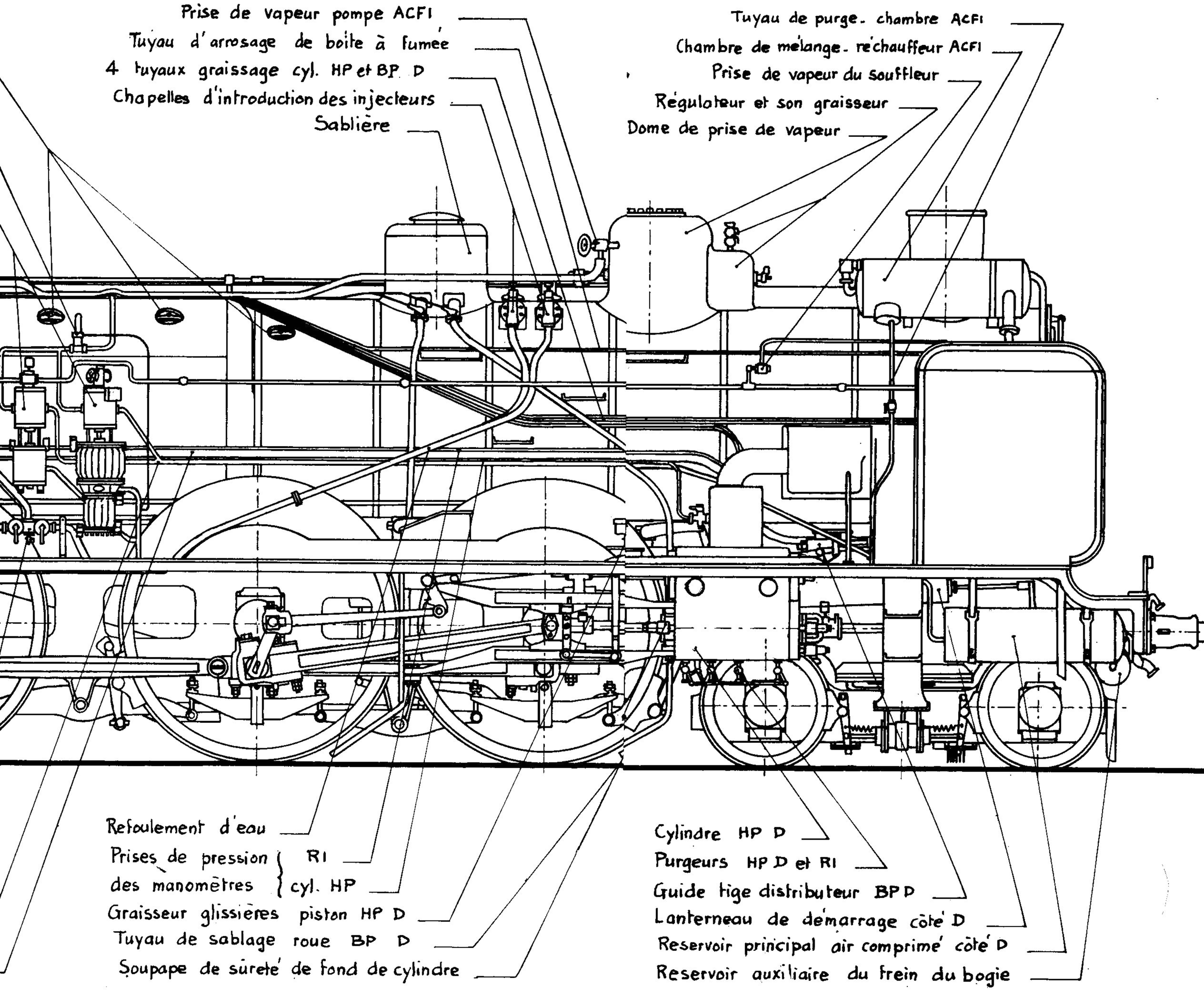


Tampons autoclaves : lavage
Régulateur des compresseurs
2 compresseurs d'air W
2 Soupapes de sûreté
Sifflet
Prise de vapeur pompe ACFI
Tuyau d'arrosage de boite à fumée
4 tuyaux graissage cyl. HP et BP D
Chapelles d'introduction des injecteurs
Sablière
Plate forme MESTRE
Timonerie du frein
2 injecteurs THERMIX ZCV 10
Robinets de répartition chauffage AV-AR
Tuyau de refoulement air comprimé aux RP
Tuyau de P de V surchauffée pour le chauffage
Refoulement d'eau
Prises de pression des manomètres { R1 / cyl. HP
Graisseur glissières piston HP D
Tuyau de sablage roue BP D
Soupape de sûreté de fond de cylindre

J. Gillot

EST LOCOMOTIVES 230 K 231 à 280 POMPE A C F I

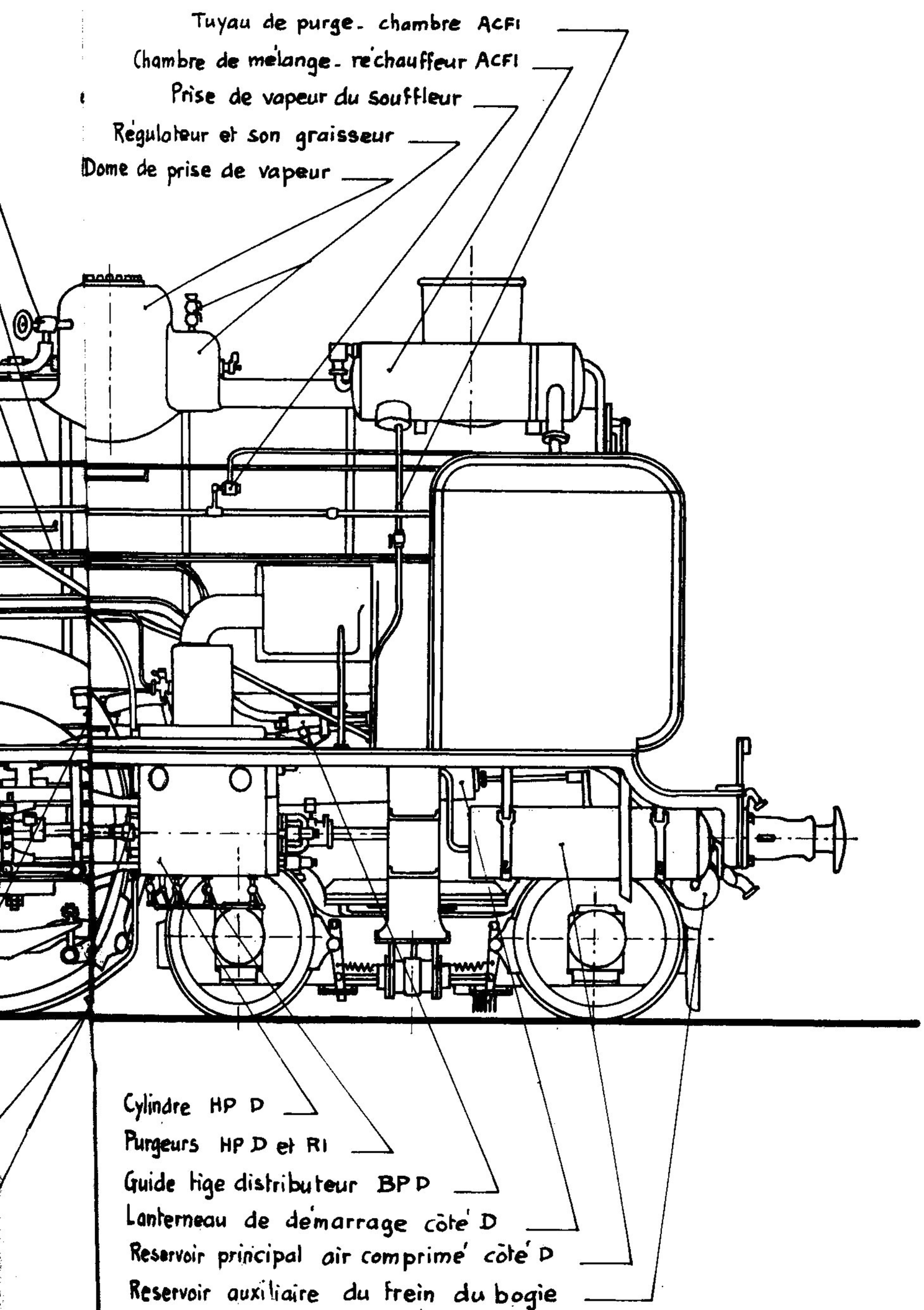
ELEVATION COTÉ DROIT


Prise de vapeur pompe ACFI
Tuyau d'arrosage de boite à fumée
4 tuyaux graissage cyl. HP et BP D
Chapelles d'introduction des injecteurs
Sablière
Tuyau de purge. chambre ACFI
Chambre de mélange. réchauffeur ACFI
Prise de vapeur du souffleur
Régulateur et son graisseur
Dome de prise de vapeur
Refoulement d'eau
Prises de pression des manomètres RI
cyl. HP
Graisseur glissières piston HP D
Tuyau de sablage roue BP D
Soupape de sûreté de fond de cylindre
Cylindre HP D
Purgeurs HP D et RI
Guide tige distributeur BP D
Lanterneau de démarrage côté D
Reservoir principal air comprimé côté D
Reservoir auxiliaire du frein du bogie

Echelle : 1/43e 23,2 mm p m

K 231 à 280 POMPE A C F I

oiT


Tuyau de purge. chambre ACFI
Chambre de mélange. réchauffeur ACFI
Prise de vapeur du souffleur
Régulateur et son graisseur
Dome de prise de vapeur
Cylindre HP D
Purgeurs HP D et RI
Guide tige distributeur BP D
Lanterneau de démarrage côté D
Reservoir principal air comprimé côté D
Reservoir auxiliaire du frein du bogie

Echelle : 1/43e 23,2 mm p m

Juin 1967

PREMIÈRE SÉRIE : 3103 à 3230

— Devant les résultats obtenus, la Compagnie de l'Est décida, dès 1905, la construction en série de 88 locomotives semblables, avec quelques modifications : augmentation de la surface de grille, de l'empattement, distributeurs HP et BP cylindriques, conduite à gauche, graissage mécanique.

Ces machines furent livrées de 1906 à 1913 par :

Les ateliers d'Epernay pour les 3103 à 3170 et 3191 à 3210.

Maffei à Munich livra ensuite les 3171 à 3190, et la SACM à Belfort les 3211 à 3230.

— Les machines 3103 à 3146 étaient à vapeur saturée, classées série XI.

Les 3126 à 3132 avaient un sécheur de la vapeur du réservoir intermédiaire dans la boîte à fumée.

Des éléments surchauffeurs leur furent appliqués en 1912 - 1913.

— A partir de la 3147, la surchauffe fut appliquée de construction - classement en série XI S.

— Quelques particularités à signaler :

- les machines 3166 et 3170 avaient des éléments permettant la surchauffe de la vapeur à l'entrée des cylindres HP, mais aussi entre les HP et les BP ;
- toutes ces machines avaient un régulateur à tiroir horizontal, sauf les 3147 à 3150, qui avaient un régulateur à soupape ;
- une porte permettait l'accès direct de la cabine sur le tablier, côté droit pour les machines 3103 à 3150 seulement ;
- le réservoir à sable était situé sur la chaudière, entre deux dômes de vapeur. Le dôme arrière fut supprimé de construction, à partir de la 3165 ;
- enfin, les chapelles d'introduction d'eau étaient placées à mi-hauteur du corps cylindrique.

— Tenders : toutes ces machines étaient attelées à des tenders à 3 essieux contenant 22 m3 d'eau et 8 t de combustible, numérotés 3103 à 3230.

DEUXIÈME SÉRIE : 3231 à 3280

En octobre 1924, la compagnie décida à nouveau la construction de 50 locomotives identiques.

Ces machines, numérotées 3231 à 3280, furent construites de 1925 à 1927, par les ateliers de Batignolles-Châtillon - Classement série XI S.

Toutefois, ces machines étant plus particulièrement destinées à la re-